

Beata Niepiekło

Pieszko po Łodzi

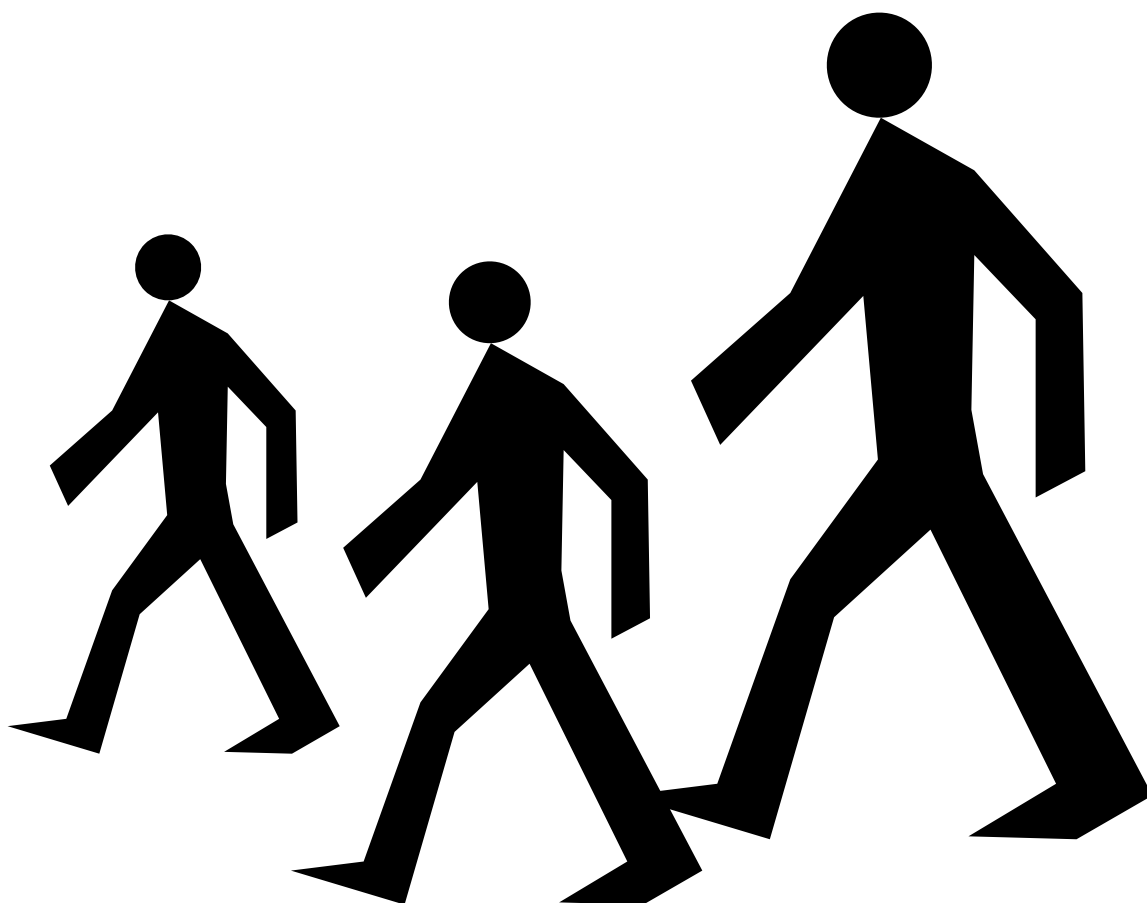
W ostatnim numerze dużo uwagi poświęcono rowerom. Mianowicie ukazała się relacja z grudniowej konferencji o polityce transportowej, w znacznej części odnoszącej się do tematyki rowerów, a dodatkowo w rubryce „Licencja na... gospodarowanie przestrzenią” znalazł się artykuł na temat pracy dotyczącej roweru jako miejskiego środka transportu. W tym numerze dla odmiany poruszone zostanie zagadnienie ruchu pieszego, który wraz z transportem rowerowym składa się na pojęcie „transport miękki”⁹. Termin ten oznacza transport niezmotoryzowany, niewymagający

szczególnie rozbudowanej infrastruktury, a stanowiący pewną alternatywę dla przemieszczania się po mieście samochodem.

Nie myślcie, że mam coś przeciwko rowerom, wręcz przeciwnie – sama często używam tego środka lokomocji, ale nie w Łodzi.

W Łodzi przemieszczam się pieszo.

Oczywiście zdarza mi się korzystać z komunikacji miejskiej, zwłaszcza w sytuacjach, gdy muszę w krótkim czasie dotrzeć w odległe miejsce. Jednakże te dwa warunki w moim przypadku muszą wystąpić łącznie, bym zdecydowała się na tramwaj czy autobus. Nawet gdy muszę się dostać w miejsce znacznie



oddalone, a dysponuję wolnym czasem, to wolę przemierzyć ten dystans pieszo. Oskarżycie mnie może o głoszenie herezji, dlatego przyznaję – obecnie mieszkam w pobliżu centrum, zatem mam relatywnie blisko do miejsc często odwiedzanych przez studenta, typu wydział lub punkt ksero, więc piesze spacery są dla mnie czymś normalnym.

Jakie korzyści płyną z pieszego przemieszczania się po Łodzi? Zacznę od tego, że wybierając ten sposób transportu można dostrzec więcej, niż jadąc np. samochodem. A zobaczyć można wiele, poczynając od detali architektonicznych

na łódzkich kamienicach, poprzez tabliczki pamiątkowe na budynkach, dzięki którym można dowiedzieć się czegoś ciekawego na temat historii Łodzi, a kończąc na zachowaniach łódzian. Takim oto sposobem dowiedziałam się, w której kamienicy mieszkał Aleksander Tansman – światowej sławy kompozytor pochodzący z Łodzi (Próchnika 18) czy pionier kosmonautyki – Ary Sternfeld (Więckowskiego 21).

Jeśli chodzi o zachowania przechodniów, to jakże często obserwując je, czułam niesmak. Najczęściej dotyczyło to oczywiście właścicieli psów, nieprzejmujących

się tym, co ich pupile zostawiają na chodnikach. Albo raczej – co ci właściciele zostawiają. Kolejnym przykładem nagannych zachowań jest śmiecenie w miejscach publicznych. Tyle słyszymy narzekań, że na łódzkich ulicach i chodnikach jest brudno. To fakt, ale po części wynika to ze złych nawyków mieszkańców i użytkowników miasta, którzy zapominają o istnieniu koszy na śmieci...

Żeby choć na chwilę odetchnąć od towarzystwa innych pieszych, których zachowania czasem trudno zrozumieć czy zaakceptować, można wejść w którąś z bram. Podwórka kamienic mają bowiem swoją specyfikę i czasem trudny do dostrzeżenia urok, o czym jeżdżąc po Łodzi z punktu A do B,

nie mamy okazji się przekonać. Co ciekawego kryje się w głębi łódzkich podwórek? Przykładów nie trzeba szukać daleko – zajrzyjcie chociażby na podwórko pod numerem 28 przy ul. Rewolucji 1905 r.

Wchodzenie na podwórka jest jednak trochę ryzykowne z uwagi na to, że można spotkać się z nieprzychylnością mieszkańców, administratora, a w najgorszym przypadku z aktami agresji. I w ten sposób doszłam do ważnej kwestii, jaką jest bezpieczeństwo pieszych. Z własnego doświadczenia nie polecam „wkradania się” w głąb kwartału ulic Łagiewnickiej, Tokarskiej, Ceglanej i Bałuckiej Rynek, który to miałam okazję badać na potrzeby ćwiczeń z projektowania urbanistycznego.



Tam nawet psy wydają się groźniejsze niż gdziekolwiek indziej. Poza tym nie mam żadnych złych doświadczeń w czasie przemieszczania się po łódzkich ulicach, nawet osławiona ulica Włókiennicza (dawniej Kamienna) nie jest taka straszna, a warto tam zajrzeć, by podziwiać fontannę-płaskorzeźbę „Kochankowie z ulicy Kamiennej” poświęconą pamięci Agnieszki Osieckiej lub przyjrzeć się kamienicy pod numerem 11, w której mieszkał słynny łódzki architekt Hilary Majewski.

Napisałam już o jednej rzeźbie, więc wspomnę o kolejnych. W przestrzeni miejskiej pojawiają się bowiem liczne rzeźby, fontanny czy instalacje, które ją urozmaicają i zachęcają pieszych do przebywania w niej. Przemieszczając się mechanicznym środkiem transportu nie mamy możliwości przysiąść się do Pana Tuwima lub Pana Jaracza, dotknąć nosa Pana Reymonta lub pozastanawiać się, co trzyma w swoim kufrze. No i nie mamy okazji przybić piątki z Misiem Uszatkiem czy też napić się wody ze źródeł, które pojawiły się blisko dwa lata temu przy Piotrkowskiej.

Wracając do bezpieczeństwa, nieprzyjemnym doświadczeniem jest przechodzenie po zmroku niedostatecznie oświetlonymi przejściami podziemnymi. Bezpieczeństwo osobiste jest z punktu widzenia pieszych istotnym elementem, dlatego

przestrzenie, w których się przemieszczają nie mogą sprzyjać przestępcom. „Skuteczną metodą podnoszenia bezpieczeństwa jest monitoring, ale najlepszą – inni piesi. Przestrzeń piesza winna gromadzić możliwie dużo użytkowników – każdy z nich to dodatkowa para oczu pilnująca porządku”¹⁰.

Niebezpieczeństwo może wynikać również ze strony kierowców samochodów, którzy często zdają się ignorować obecność pieszych, poprzez m.in. zatrzymywanie pojazdu na skrzyżowaniu nie przed przejściem, a na nim czy też nieustąpienie pierwszeństwa osobom przechodzącym na zielonym świetle i przejeżdżanie im dosłownie „przed nosem” (chodzi o sytuacje, gdy samochód także ma zielone światło i skręca w ulicę, którą przecina pieszy). Dalekie od ideału jest również zachowanie kierowców wyjeżdżających z bram posesji. Ci bowiem, przynajmniej w moim odczuciu, większą uwagę przykładają do sytuacji na jezdni, czyli do tego, czy uda im się szybko włączyć do ruchu, a nie obserwują tego, co dzieje się na chodniku. Chodnik jest niejako „własnością” pieszych, więc inni uczestnicy ruchu powinni uznać ich obecność za coś naturalnego i zamierzając wyjechać z bramy, z góry zakładać, że przechodzień właśnie się

do wyjazdu zbliża
i to on ma pierwszeństwo.

Wiele można też zarzucić
rowerzystom, którzy to, nie wiedzieć
czemu, utrudniają poruszanie się
pieszym poprzez nieprzewidywalne
manewry w okolicach skrzyżowań –
niby jadą jezdnią, a nagle, nie
wiedzieć skąd, są już na chodniku
i widząc zielone światło na przejściu
przejeżdżają przez nie, chociaż
zgodnie z przepisami powinni
rower przeprowadzić. Tu apel
do rowerzystów. Rozumiem,
że możecie nie czuć się w pełni
bezpiecznie w otoczeniu aut
i może jest to jedna z przyczyn,
dla której wjeżdżacie na chodnik,
ale zrozumcie pieszych – oni
na chodniku także chcą czuć się
bezpiecznie...

Piesi nie mają tendencji
do „nadkładania” drogi, dlatego
jeśli w przypadku niewystarczającej
liczby przejść dla pieszych,
wybierają jakieś określone miejsce
do przekroczenia jezdni, to może
warto pomyśleć o utworzeniu tam
przejścia. „Zebry” powinny być
projektowane po obu stronach
skrzyżowania, by nie zmuszać
pieszych do jego okrążania lub –
co gorsze – przekraczania ulicy
w niedozwolonym miejscu
(takie sytuacje występują
na skrzyżowaniach Zachodniej
z ulicami Próchnika
oraz Więckowskiego). Podobnie ma
się sytuacja z projektowaniem
chodników. Czy nie uważacie,

że najpierw powinno się na dany
obszar „wpuścić” pieszych,
by wyznaczyli dogodny dla siebie
ścieżki i tam budować chodnik,
a nie projektować go w sposób
nienaturalny dla ruchu pieszych
np. z zakrętami pod kątem prostym?
Słyszałam, że wspomniane
wcześniej innowacyjne podejście
zastosowano w kampusie
Politechniki bodajże przed
gmachem biblioteki, gdzie studenci
sami „wydeptali sobie chodniki”.

A teraz względy bardziej
przyziemne. W pewnym stopniu
moje piesze przemieszczanie wynika
z oszczędności. Bilety komunikacji
miejskiej w Łodzi należą do jednych
z najdroższych w Polsce
(moja koleżanka studiująca we
Wrocławiu nie mogła uwierzyć w to,
ile w Łodzi kosztuje miesięczny bilet
MPK). Kolejną przyczyną jest to,
że nie mając czasu na regularne
uprawianie sportu, marsz trwający
około godziny czy nawet kilkanaście
minut jest formą ruchu, dzięki
której można pozostawać w dobrej
formie.

Ponieważ mamy już maj
i nadchodzą cieplejsze dni,
zachęcam do częstszego chodzenia
piechotą. Może mieszkasz
na osiedlu akademickim i uważasz,
że nasz Wydział leży za daleko jak
na możliwości pieszego? Również
z własnego doświadczenia
stwierdzam, że wcale nie jest daleko,
wystarczy ok. 25 minut,
a korzystając z tramwaju,



Ścieżka wydeptana przez przechodniów, pomimo tego, że tuż obok jest chodnik o wyjątkowo równej, jak na Łódź, nawierzchni. Czy piesi aż tak nie lubią nadkładać drogi? Sytuacja przy skrzyżowaniu Zachodnia/Ogrodowa – róg po przekątnej od Patacu Poznańskiego lub, jak kto woli, przy „ścianie płaczu”
 fot. Beata Niepiekto

kilka minut poświęca się czekając na jego przyjazd, kolejne kilka marnuje się stojąc na światłach na Rondzie Solidarności. A idąc pieszo można rondo ominąć, unikając tym samym stresu, że znowu się spóźnimy. Uniezależniając się od tramwaju mamy okazję przekonać się gdzie jest Plac Pokoju, a przy nim cukiernia, gdzie można się posilić i apteka – na wypadek wystąpienia odcisków na stopach.

Podsumowując, zdaję sobie sprawę, że tymi dziwnymi argumentami nie przekonam zbyt wielu osób do wybierania ruchu pieszego, czyli tzw. „miękkiego transportu”, a szczególnie do pokonywania w ten sposób długich dystansów. Mam jednak nadzieję, że już nigdy nie usłyszę z ust studenta sugestii, by chcąc

dotrzeć z Ek-Socu na Plac Dąbrowskiego, poczekać na autobus linii 96...

Pewnie przyznacie mi rację, że w godzinach szczytu, dajmy na to, odcinek ulicy Jaracza od P.O.W. do Piotrkowskiej lepiej przebyć piechotą niż autobusem. Uwielbiam wyprzedzać samochody i autobusy, albo stojące w korku, albo jadące z zawrotną prędkością 5 km/h. Doskonale widać wtedy, że piesze przemieszczanie nie musi być najwolniejszym środkiem transportu. ■

